LE GARAGE

Chronique Printemps 2007

Dans cette parution :	☑ Carburateurs de GL1500 ☑ « Sub air filter element… ! » ☑ Comment une tige de 5$ peut vous faire dépenser plusieurs $$$ ☑ Tableau de mise au point – GL1800 ☑ Câbles des coffres latéraux et arrière – GL1500 ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces taches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

CARBURATEURS DE GL1500

Si le moteur de votre moto « tousse », les « Cépacol » ne feront pas effet…

Tout récemment, nous avons rencontré un problème dont la cause s'est révélée particulièrement difficile à identifier. Voici l'histoire de cas. Le « patient » : une GL1500 1997. Le symptôme principal du « malade » : un moteur tournant inégalement à bas régime alors que la situation se normalise à plus haut régime. En espérant ne pas recevoir de poursuite du Collège des médecins pour pratique illégale de la médecine, nous vous présentons nos hypothèses de diagnostic :

- **une valve de pompe à essence défectueuse**; un cas similaire s'était présenté quelque temps auparavant présentant le même symptôme; après vérification avec une autre valve, le problème demeurait.

- **un filtre à essence obstrué**; une mauvaise alimentation en essence pourrait provoquer un tel problème. Vérification faite, ce n'était pas la cause.

- **des bougies encrassées**; un mauvais allumage occasionnerait un tel symptôme. Vérification faite, le feu est bon. Cependant, nous réalisons que sur un côté du moteur, l'essence passe pas. Humm…

Il n'y avait d'autre choix que de vérifier sous le boîtier du filtre à air et se rendre au carburateur. On décide de retirer les carburateurs et de procéder au nettoyage en profondeur, seule hypothèse encore plausible à ce stade. Nous avons alors fait plusieurs découvertes!

En soulevant la membrane de caoutchouc qui se trouve sous les carburateurs, on constate que le tube #1 orange de vacuum est considérablement affaibli à son

Photo 1 - Position du tube #1 orange de vacuum sous les carburateurs

angle droit. Après l'avoir retiré, le tube se fend à la première manipulation. Il était temps d'y voir ! En comparant la pièce neuve avec celle d'origine, il est évident que la nouvelle pièce a été améliorée. La partie pliée tube après l'angle droit est plus longue. Aussi, on remarque l'aplatissement dans l'angle droit du vieux tube (photo 2).

Photo 2 - Tube #1 de vacuum orange affaissé vs un neuf

Ce tube ne peut être vérifié sans le retrait du boîtier du filtre à air et serait difficilement remplaçable sans soulever les carburateurs. Alors, vaut mieux avoir commandé cette pièce au préalable. Son numéro est le 17173-MN5-000 et coûte environ 7.00$.

Au démontage des carburateurs, on constate également que le piston du carburateur droit est perforé (photo 3). Bien sûr, il faut remplacer la pièce dont le coût s'avère relativement élevé, soit environ 125 $. Elle porte le numéro 16111-MY4-000.

Photo 3 - Piston de carburateur

Une fois cette « opération » terminée et le remontage complété, on procède au « branchement du cœur ». Voici le moment de vérité : le démarrage. « Quel beau son »!! Selon l'avis du propriétaire, la moto achetée usagée n'a jamais si bien tourné depuis son acquisition.

Il n'en fallait pas plus pour décider deux autres propriétaires de 1500 à procéder au nettoyage et à la vérification des carburateurs de leurs motos. Quelle bonne décision! Les 2 véhicules, des GL1500 2000 « souffraient » sans le savoir. Dans les 2 cas, les tubes orange sous les carburateurs étaient à la fin de leur vie utile. Aussi, les pistons droit des deux motos étaient perforés et l'une d'elle avait déjà présenté des symptômes similaires à ceux de la première moto « opérée ».

Inutile de vous dire que chacun a hâte au printemps afin d'apprécier l'efficacité de la manœuvre!

Aussi, un bulletin du manufacturier faisait mention de vérifier les tubes #1 vert et #6 vert du collecteur d'admission gauche dans les cas de fuites de dépression (photo 4).

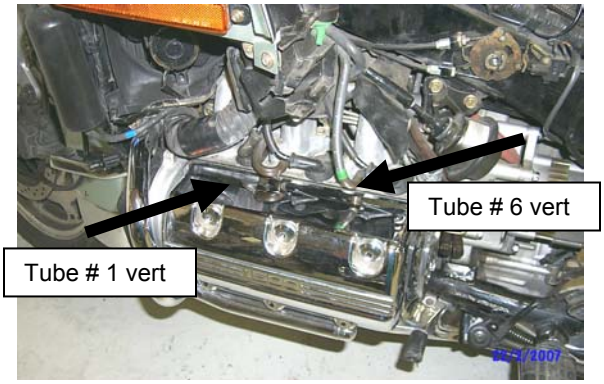

Photo 4 - Emplacement des tubes #1 et #6 vert

Après vérification, le tube #1 vert s'était considérablement affaissé dans sa partie arrondie sur une des motos (photo 5). Son remplacement était nécessaire. La pièce porte le numéro 17354-MT8-000 et se vend environ 8.00$.

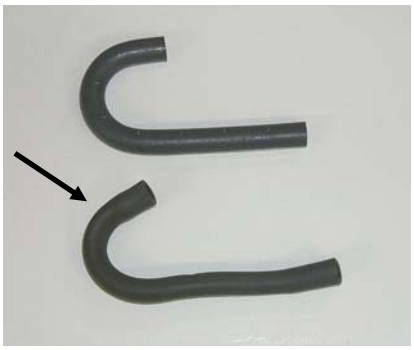

Photo 5 - Tube #1 vert neuf (haut) et usagé (bas)

SUB AIR FILTER ELEMENT ???

À la lecture d'un article sur un problème de roulement inégal d'un moteur d'une GL1500, on mentionnait qu'une des causes possible était le blocage du « sub air filter element » Le quoi ??? Nous connaissions le filtre à l'air principal mais aucunement la pièce décrite dans l'article. Ceci a piqué notre curiosité. Voici le fruit de notre recherche.

Ce filtre à air secondaire se trouve à l'avant droit fixé au cadre de la moto (photo 6). Il a pour but de filtrer l'air amené aux électrovalves des gicleurs d'air des carburateurs.

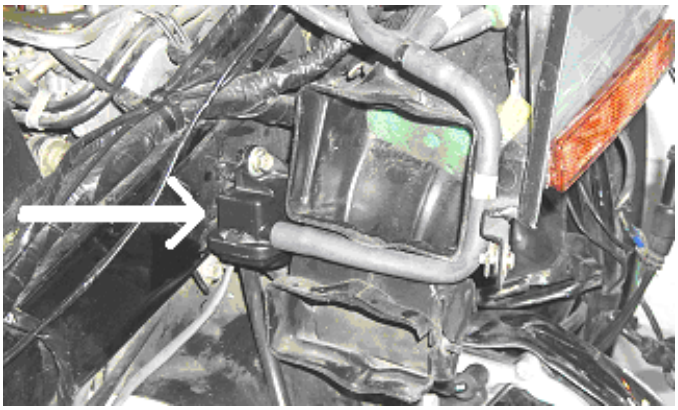

Photo 6 - Emplacement du filtre à air secondaire

Il est recommandé de nettoyer ce filtre avec un solvant puis de l'imbiber avec de l'huile de différentiel SAE 80 avant de le réinstaller (photo 7 et 8).

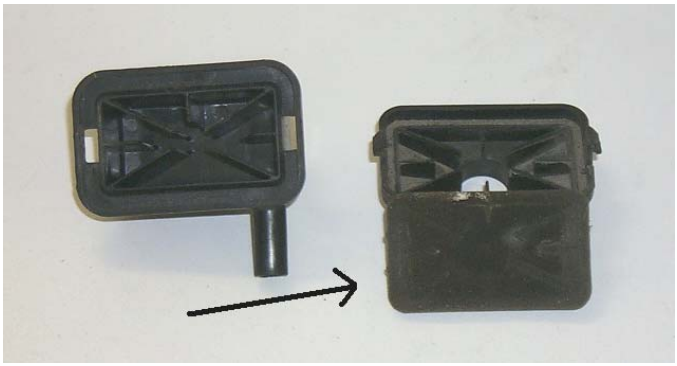

Photo 7 - Filtre à air secondaire

Photo 8 : Boîtier du filtre à air secondaire monté

Nous avons procédé à l'inspection de ce filtre sur trois motos. Deux des trois filtres étaient percés et l'un deux était dans un état de décomposition avancé parce que très sec! Il a fallu le remplacer. Le numéro de pièce est 17253-KT8-000 et se détaille environ 2.50$. Pour y accéder, il faut retirer le panneau droit où se trouvent les commandes du compresseur. Par la suite, l'opération prend tout au plus 15 minutes et pourrait empêcher un mauvais fonctionnement des carburateurs.

COMMENT UNE TIGE DE 5$ PEUT VOUS FAIRE DÉPENSER PLUSIEURS $$$

« Ben voyons !» direz-vous peut-être. Et pourtant, ceci est une histoire vraie.

Des motocyclistes ont fixés aux manettes de leurs motos des tiges servant à accrocher les casques lors des arrêts. Ces dernières remplacent alors les boulons d'origine. Celle qui retient notre attention se trouve du côté du levier d'embrayage. À première vue, la partie filetée de la nouvelle tige (à gauche, photo 9) semble identique à celle du boulon d'origine (à droite, photo 9). Toutefois, en y portant une attention particulière, on constate qu'elles sont de longueur différente. C'est lorsque le levier d'embrayage est retiré et qu'on place la nouvelle tige qu'on peut constater que son épaulement ne prend pas appui sur la partie inférieure du cadre qui retient le levier (photo 10).

Photo 9

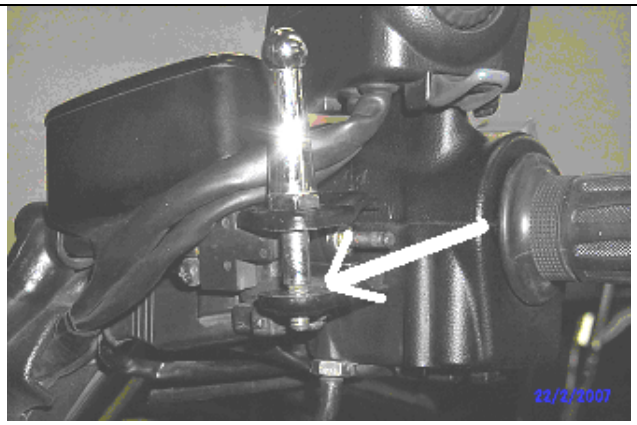

Photo 10 - Espace entre le cadre et la tige de remplacement

Ce n'est pas le cas lorsque le boulon d'origine est mis en place (photo 11). Alors, en serrant l'écrou sous la nouvelle tige trop fermement, le levier d'embrayage ne peut bouger librement et la moto n'est jamais totalement débrayée. Conséquence : le remplacement de l'embrayage de la transmission au coût de plusieurs $$$. Alors, ne serrez pas trop l'écrou…

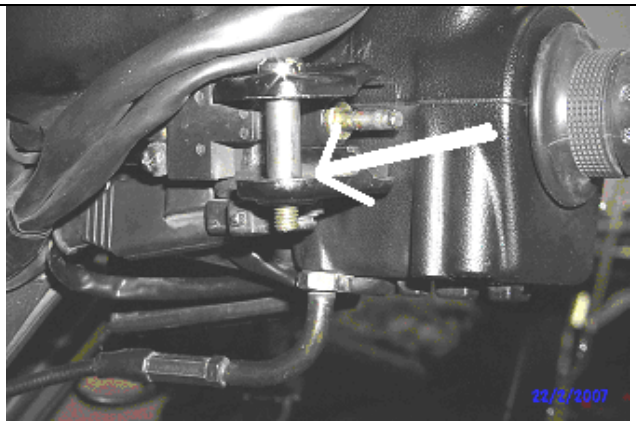

Photo 11 Appui de l'épaulement de la vis d'origine

TABLEAU DE MISE AU POINT - GL1800

Nous avons préparé une grille d'entretien pour les GL 1800 selon les recommandations du manufacturier. Vous la trouverez à la fin de la chronique.

CÂBLES DES COFFRES LATÉRAUX ET ARRIÈRE

Un petit coup de vent et ça y est : le câble du coffre se brise. S'il ne vous reste qu'un câble, c'est dur pour les pentures! Le remplacement est facile et peu coûteux. Prévoyez environ 3$ par câble.

Câble coffre arrière (6 pouces.)	81250-MN5-000
Câble valise de côté (7 pouces)	81252-MN5-000

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour Claude et Claude.

Voici une question pour un expert Goldwing qui qu'il soit !!!

Pourquoi ma Gold Wing 1984 GL1200 fait-elle de la « boucanne » lorsqu'elle reste plus d'une journée sur la béquille latérale et qu'elle n'en fait pas du tout (ou très peu) lorsqu'elle est sur le pied central ? Lorsque je l'utilise régulièrement et qu'elle ne reste que ½ journée au plus sur le coté (béquille latérale), elle ne « boucanne » jamais. La moto ne semble pas prendre d'huile à outrance, quoiqu'elle en consomme un peu. Il m'est arrivé une fois de la laisser 1 semaine sur le côté et j'ai créé assez de « boucanne » pour faire compétition à n'importe quel show rock lorsque je l'ai démarrée.

Merci de me répondre. Je suis un nouveau membre déjà inscrit à la clinique mécanique de GWQ en mai 07.

Mario Côté

Bonjour Monsieur Côté.

Merci de nous écrire.

Après vérification auprès d'un expert mécano, ce problème se retrouvait sur pratiquement toutes les GL1200. De son propre aveu, même les motos neuves présentaient quelquefois cette caractéristique.

Lorsque votre moto est placée sur sa béquille latérale, un peu d'huile réussit à s'infiltrer provoquant l'apparition de fumée au démarrage. Toutefois, cette dernière doit se dissiper rapidement et ne plus réapparaître tant que la moto ne se retrouve dans la position penchée pour un bon moment. Plus elle reste longtemps sur le côté, plus le « show de boucane » est important. Ce phénomène ne se produit pratiquement pas lorsque la moto repose sur le pied central.

Dans les cas où le problème persiste même après quelques minutes suivant le démarrage de la moto, un changement de « seal » de valve du moteur s'impose. Toutefois, ce changement de « seal » demandera la réalisation de travaux supplémentaires. Il n'est pas nécessaire d'effectuer cette réparation afin d'éliminer la fumée au démarrage du moteur si elle disparaît après quelques instants; en effet, le problème reviendrait rapidement par la suite.

Espérant que cela répondra à votre interrogation.

Claude et Claude

Grille d'entretien – GL1800

Qte	Pièces	# pièce	Années	KM
6	Bougies BKR6E-11 **NGK**	2762		À tous les 25,600
	Bougies BKR6E-11 **Honda**	98079-5614E		
1	Filtre à air **Honda**	17210-MCA-A60		À tous les 19,200
1	Filtre à l'huile **Honda**	15410-MCJ-003		À tous les 12,800
4 litres	Liquide de refroidissement pré-mélangé **Honda**	CA66688	2 (note 1)	À tous les 38,400
	Liquide de refroidissement non-mélangé **Honda** **(mélanger avec de l'eau distillée)**	CA66686		
1 paire	Plaquette de frein gauche **Honda**	06455-MCA-006	Au besoin	
1 paire	Plaquette de frein droite **Honda**	06456-MCA-006		
1 paire	Plaquette de frein arrière **Honda**	06435-MCA-006		
1014 cc	Huile pour fourche SS-8 (10W)			
4,2 onces Imp.	Huile pour différentiel 80W			38,400
1400 ML	Liquide de frein DOT 4 (freins et embrayage)		2 (note 1)	À tous les 19,200

Note 1 : Selon la première échéance